Rapport sur les plans et les priorités

Bureau de la sécurité des transports du Canada

2016-2017

Kathleen Fox
Présidente
Bureau de la sécurité des transports du Canada

Dominic LeBlanc
Leader du gouvernement à la Chambre des communes
Chambre des communes

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par la présidente du Bureau de la sécurité des transports du Canada, 2015

Rapport sur les plans et les priorités (Bureau de la sécurité des transports du Canada)

N° au catalogue TU1-10F-PDF
ISSN 2292-5856

Ce document est disponible sur le site Web du Bureau de la sécurité des transports du Canada au http://www.bst-tsb.gc.ca

Ce document est disponible en formats en médias substituts sur demande.

Table des matières

Message de la présidente 1

Section I : Vue d'ensemble des dépenses de l'organisation 3

- Profil de l'organisation 3
- Contexte organisationnel 3
- Dépenses prévues 14
- Harmonisation des dépenses avec le cadre pangouvernemental 15
- Tendances relatives aux dépenses du ministère 17
- Dépenses par crédit voté 17

Section II : Analyse des programmes par résultat stratégique 19

- Résultat stratégique 19
- Programme 1.1: Enquêtes d'événements aéronautiques 19
- Programme 1.2: Enquêtes d'événements maritimes 22
- Programme 1.3: Enquêtes d'événements ferroviaires 24
- Programme 1.4: Enquêtes d'événements de pipeline 26
- Services internes 29

Section III : Renseignements supplémentaires 31

- État des résultats condensé prospectif 31
- Tableaux de renseignements supplémentaires 32

Section IV : Coordonnées de l'organisation 33

Annexe : Définitions 35

Notes de fin de document 39

Message de la présidente

Au Bureau de la Sécurité des transports du Canada (BST), notre objectif a toujours été simple : promouvoir la sécurité des transports d'un bout à l'autre du Canada. Pour cela, nous devons mener des enquêtes sur des accidents des modes de transport maritime, ferroviaire et aérien et des accidents de pipeline, et communiquer les résultats aux responsables chargés de prendre les mesures qui s'imposent. Nous sommes fiers de ce que nous avons accompli au cours des 25 dernières années, mais nous savons qu'il reste encore beaucoup à faire. Voilà pourquoi nous nous fixons constamment de nouveaux objectifs, en visant toujours plus haut pour offrir aux Canadiens le système de transport le plus sûr qui soit.

Cette année, notre Rapport sur les plans et les priorités présente une liste ambitieuse de projets. Nous allons assurer le suivi des enseignements tirés à la fois du Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux 2014 et du sondage des intervenants 2015, en prenant des mesures concrètes pour traiter les principaux points à améliorer. Cela comprend la mise en œuvre de la Politique de classification des événements révisée et le lancement d'une revue complète de nos principaux processus opérationnels et produits de sécurité. Nous nous efforcerons aussi d'améliorer notre milieu de travail. On accordera, par ailleurs, une attention spéciale à l'établissement et à la diffusion de la Liste de surveillance actualisée du BST touchant la sécurité; à la réalisation d'une étude conjointe en collaboration avec Transports Canada portant sur la mise en place et l'utilisation accrue d'enregistreurs audio et vidéo à bord des locomotives; et à la poursuite des travaux menés dans le cadre de l'enquête sur les questions de sécurité de la Direction des enquêtes (Air) relative aux activités des taxis aériens.

De plus, comme chaque année, nous continuerons de mener des enquêtes indépendantes rigoureuses, tout en recherchant simultanément des moyens d'en améliorer l'efficacité. Il s'agit notamment d'achever nos rapports en temps opportun et de partager davantage nos données avec les Canadiens dans le cadre de l'initiative pour un gouvernement ouvert. Nous allons aussi continuer de rencontrer les organismes de réglementation et les intervenants de l'industrie pour nous assurer que nos résultats et recommandations ne sont pas uniquement entendus, mais aussi mis en œuvre.

Réaliser tout ce qui figure sur cette liste sera un défi de taille, mais c'est notre engagement envers l'ensemble des Canadiens : nos employés ne ménagent aucun effort pour que les réseaux de transport aérien, ferroviaire, maritime ou par pipeline soient les plus sûrs possible.

Section I : Vue d'ensemble des dépenses de l'organisation

Profil de l'organisation

Ministre : Dominic LeBlanc

Administratrice générale : Kathleen Fox

Portefeuille ministériel : Conseil privé

Année de création : 1990

Principale autorité législative :
Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports,[1] L.C. 1989, ch. 3

Contexte organisationnel

Raison d'être

Le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports est connu sous le nom de Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) dans ses activités quotidiennes. Le BST est un organisme indépendant qui a été créé en 1990 en vertu d'une loi du Parlement. Le BST fonctionne de manière indépendante des autres ministères et organismes du gouvernement afin d'éviter tout conflit d'intérêt réel ou perçu. L'unique objectif du BST consiste à promouvoir la sécurité du transport aérien, maritime, ferroviaire et par pipeline. Il s'acquitte de son mandat en procédant à des enquêtes indépendantes sur les événements de transport choisis afin de déterminer les causes et les facteurs contributifs des événements, ainsi que les lacunes en matière de sécurité mises en évidence par de tels événements. Le BST formule ensuite des recommandations visant à réduire ou à éliminer les lacunes sur le plan de la sécurité et rend compte publiquement de ses enquêtes. Le BST assure ensuite le suivi auprès des parties intéressées pour s'assurer que les mesures de sécurité sont prises pour réduire les risques et améliorer la sécurité.

Le BST peut également représenter les intérêts canadiens dans les enquêtes menées à l'étranger sur les accidents de transport impliquant du matériel roulant ferroviaire, des aéronefs ou des navires immatriculés, sous licence ou fabriqués au Canada. En outre, le BST s'occupe de certaines obligations du Canada en matière de la sécurité des transports au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Le leader du gouvernement à la Chambre des communes est le ministre désigné aux fins du dépôt des rapports administratifs au Parlement, tels que le *Rapport sur les plans et les priorités* et le *Rapport ministériel sur le rendement*. Le BST fait partie du portefeuille des ministères et des agences du Conseil privé.

Responsabilités

Le BST est un organisme d'enquête indépendant dont le seul but est de promouvoir la sécurité des transports. Depuis sa création en 1990, le BST a mené des milliers d'enquêtes touchant les divers modes de transport dont il est responsable.

Le BST est l'un des nombreux organismes canadiens et étrangers qui s'efforcent d'améliorer la sécurité des transports au pays et ailleurs dans le monde. Étant donné que le BST n'a aucun pouvoir officiel lui permettant d'établir des règlements, d'imposer des mesures ou de les faire respecter, il ne peut pas atteindre son résultat stratégique sans la collaboration d'autres organisations. Bien que le BST fonctionne de manière indépendante des autres ministères fédéraux du secteur des transports, le Bureau doit présenter ses constatations et formuler des recommandations de façon à inciter les autres organisations à agir. Sa réussite passe par un dialogue continu, une communication de l'information et une coordination stratégique avec d'autres organisations, notamment Transports Canada, l'Office national de l'énergie et la Garde côtière canadienne. Le BST doit aussi encourager l'industrie et les organismes de réglementation étrangers à participer à ce même genre d'activités. Par différents moyens, il doit présenter des arguments probants qui convaincront les « agents de changement » de prendre les mesures nécessaires en vue de combler les lacunes relevées sur le plan de la sécurité.

Comme il est un des chefs de file mondiaux dans son domaine, le BST fait régulièrement part de ses techniques, de ses méthodes et de ses outils d'enquête à d'autres organismes étrangers en les invitant à participer à des programmes de formation internes dans les domaines de la méthodologie d'enquête ainsi que des facteurs humains et organisationnels. En vertu d'accords internationaux, le BST prête également main-forte aux enquêtes de bureaux de la sécurité étrangers, comme pour le décodage et l'analyse des données des enregistreurs de bord ou la supervision du démontage des moteurs. Le BST partage également des données et des rapports avec des organismes partenaires, en plus de participer à des groupes de travail et à des études internationaux visant à promouvoir la sécurité des transports.

Pour obtenir de plus amples informations sur le processus d'enquête du BST ou les liens entre le BST et les autres organismes fédéraux, veuillez visiter le site Web du BST.[6]

Résultats stratégiques et architecture d'alignement des programmes

La structure ci-dessous illustre le cadre des activités de programme dont la mise en œuvre contribue à l'atteinte du résultat stratégique du BST.

1 **Résultat stratégique :** Les enquêtes indépendantes sur les événements de transport contribuent à rendre le réseau des transports plus sécuritaire.

- **1.1 Programme :** Enquêtes d'événements aéronautiques
- **1.2 Programme :** Enquêtes d'événements maritimes
- **1.3 Programme :** Enquêtes d'événements ferroviaires
- **1.4 Programme :** Enquêtes d'événements de pipeline

Services internes

Priorités organisationnelles

Le plan stratégique du BST[ii] résume les objectifs stratégiques et les priorités associées qui ont été définis par la haute direction pour la période 2016-2017 à 2020-2021 en vue d'atteindre son résultat stratégique. Ce plan fournit un cadre permettant d'orienter l'établissement des activités clés et la prise de décisions en matière d'investissement du BST pour les cinq prochaines années.

Le BST axera ses efforts sur quatre objectifs stratégiques : servir, améliorer, moderniser et mettre à jour. Essentiellement, à mesure que le BST continue d'enquêter sur les événements et de promouvoir la sécurité des transports, des efforts concertés seront consacrés à adapter l'organisme et sa façon de fonctionner de manière à ce qu'il puisse poursuivre l'accomplissement de son mandat avec pertinence et efficacité.

Priorité : Servir

Le BST continuera de servir les Canadiens en menant des enquêtes et des études de sécurité approfondies, en cernant les risques, en communiquant les enseignements tirés, en partageant librement l'information et en soutenant les changements qui font évoluer la sécurité des transports.

Type de priorité[1] *:* nouvelle et en cours

1- Nouvelle — nouvel engagement pour l'année visée par le Rapport sur les plans et les priorités (RPP) ou le Rapport ministériel sur le rendement (RMR). En cours – engagement pris au moins trois exercices avant l'année visée par le rapport.

Initiatives clés appuyant les priorités

Initiatives prévues	Date de mise en œuvre	Date d'achèvement	Lien à l'architecture d'alignement des programmes
1 – Poursuivre l'amélioration des pratiques de gestion des documents et de l'information.	Avril 2014	Mars 2019	• Enquêtes d'événements aéronautiques • Enquêtes d'événements maritimes • Enquêtes d'événements ferroviaires • Enquêtes d'événements de pipeline
2 – Faire participer les intervenants aux études de sécurité et aux discussions sur les principales questions touchant la sécurité.	Mai 2015	Mars 2018	
3 – Mettre en place une méthodologie solide de gestion des projets pour toutes nos enquêtes.	Janvier 2016	Mars 2018	
4 – Accroître le nombre de mises à jour des faits en cours d'enquête.	Avril 2016	Mars 2017	
5 – Mettre en place un système de suivi pour toutes les communications en matière de sécurité.	Avril 2016	Mars 2019	
6 – Revoir et affiner nos produits de communication.	Août 2016	Mars 2019	

Priorité : Améliorer

Le BST améliorera ses processus opérationnels et produits de base afin d'assurer une pertinence, une efficacité et une efficience continues dans un monde en constante évolution.

Type de priorité[2] : nouvelle

Initiatives clés appuyant les priorités

Initiatives prévues	Date de mise en œuvre	Date d'achèvement	Lien à l'architecture d'alignement des programmes
1 – Mettre en œuvre une nouvelle Politique de classification des événements.	Avril 2016	Mars 2017	• Enquêtes d'événements aéronautiques • Enquêtes d'événements maritimes • Enquêtes d'événements ferroviaires • Enquêtes d'événements de pipeline
2 – Définir et mettre en place des processus d'enquête divers et personnalisés, avec des échéances pour chaque catégorie d'événement.	Avril 2016	Décembre 2017	
3 – Revoir, définir et mettre en place des rapports d'enquête divers et personnalisés pour chaque catégorie d'événement.	Avril 2016	Décembre 2017	
4 – Revoir et mettre à jour toutes les autres politiques existantes du Bureau.	Août 2016	Mars 2017	

Priorité : Moderniser

Le BST modernisera son milieu de travail afin de veiller à disposer d'équipes composées des meilleurs membres qui soient, à utiliser au mieux les technologies modernes et à obtenir les meilleurs résultats possible grâce à des processus, structures et systèmes efficaces interdits et dynamiques.

Type de priorité[3] : nouvelle et en cours

---

2. Nouvelle — nouvel engagement pour l'année visée par le Rapport sur les plans et les priorités (RPP) ou le Rapport ministériel sur le rendement (RMR)

3. Nouvelle — nouvel engagement pour l'année visée par le Rapport sur les plans et les priorités (RPP) ou le Rapport ministériel sur le rendement (RMR); En cours – engagement pris au moins trois exercices avant l'année visée par le rapport

Initiatives clés appuyant les priorités

Initiatives prévues	Date de mise en œuvre	Date d'achèvement	Lien à l'architecture d'alignement des programmes
1 – Établir et mettre en œuvre des plans de relève pour tous les postes de gestion	Avril 2016	Mars 2017	• Enquêtes d'événements aéronautiques • Enquêtes d'événements maritimes • Enquêtes d'événements ferroviaires • Enquêtes d'événements de pipeline
2 – Mettre en place des outils et systèmes partagés à l'échelle du gouvernement	Avril 2016	En cours	
3 – Revoir et mettre à jour les besoins opérationnels du BST quant aux bureaux, laboratoires et locaux à usage particulier. Modifier nos installations	Octobre 2016	Mars 2020	
4 – Améliorer les communications internes au sein de l'organisation et créer des occasions favorables au renforcement du processus de consultation et d'engagement des employés dans la prise de décision	Janvier 2016	Mars 2018	
5 – Optimiser l'utilisation des outils et systèmes existants et mettre à profit les nouvelles technologies en vue de faciliter le travail et améliorer l'efficacité	Avril 2016	Mars 2019	

Priorité : Mettre à jour

Le BST examinera son cadre législatif et réglementaire pour veiller qu'ils soit adéquats dans le contexte d'un secteur des transports en évolution et face aux attentes des Canadiens.

Type de priorité[1] : nouvelle

Initiatives clés appuyant les priorités

Initiatives prévues	Date de mise en œuvre	Date d'achèvement	Lien à l'architecture d'alignement des programmes
1) = Mettre au point un plan d'action pour la mise en place d'enregistreurs audio et vidéo à bord des locomotives	Avril 2016	Décembre 2016	• Enquêtes d'événements aéronautiques • Enquêtes d'événements maritimes • Enquêtes d'événements ferroviaires • Enquêtes d'événements de pipeline
2) = Revoir la législation habilitant le BST (*i.e.* sur le *Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*) et élaborer les éléments à modifier	Avril 2016	Mars 2017	

Pour de plus amples informations sur les priorités organisationnelles du BST, veuillez consulter le plan stratégique[2] du BST. Vu l'indépendance du BST, ses activités ne sont pas couvertes par les lettres de mandat des ministres dans le site Web du premier ministre du Canada[3].

Analyse des risques

Le BST mène ses activités dans le contexte d'un système de transport canadien et international très vaste et très complexe. Le volume d'activités du BST est influencé par le nombre, la gravité et la complexité des événements de transport qui ne peuvent être prédits efficacement. Cette incertitude pose certains défis en ce qui a trait à la planification et à la gestion des ressources du BST. Le BST doit être prêt à intervenir lors de tous les événements. Des ressources humaines inadéquates ou du personnel qui manque d'expérience pourraient nuire à la capacité de

[1] Nouvelle – nouvel engagement pour l'année visée par le Rapport sur les plans et les priorités (RPP) ou le Rapport ministériel sur le rendement (RMR).

l'organisation de répondre aux besoins opérationnels urgents ainsi qu'aux attentes du public. Les activités du BST sont fondamentalement liées à la collecte, à la conservation, à la gestion et à l'analyse de l'information sur les événements. Par conséquent, le BST doit s'assurer que l'information est complète, exacte, conservée adéquatement et facilement accessible aux employés lorsqu'ils en ont besoin. La sauvegarde, la conservation et la récupération inefficaces de l'information constituent un risque pour l'accomplissement du mandat du BST.

Les tableaux ci-après récapitulent les risques les plus importants pour le BST en 2016-2017 et les stratégies d'atténuation associées.

Principaux risques

Gestion de la charge de travail et attentes dans un environnement en évolution

Risque	Stratégie d'atténuation du risque	Lien à l'architecture d'alignement des programmes
Le volume d'activités du BST est influencé par le nombre, la gravité et la complexité des événements de transport, et le volume ne peut être prédit efficacement. Cette incertitude pose certains défis en ce qui a trait à la planification et à la gestion des ressources du BST. Les priorités changeantes du gouvernement et les restrictions financières au cours des dernières années ont aussi eu des répercussions sur les ressources du BST et sa capacité à faire face à une lourde charge de travail. La diminution des niveaux de ressources a fourni moins de flexibilité pour traiter les demandes concurrentes de la charge de travail. Il existe une probabilité moyenne qu'il y ait des répercussions modérées sur la capacité du BST de continuer à exécuter efficacement son mandat et de remplir toutes ses obligations en tant qu'organisation de la fonction publique fédérale en raison de ses ressources financières limitées, des attentes élevées du public, des priorités changeantes du gouvernement et d'autres changements externes qui sont hors du contrôle du BST.	Le BST procédera : • À l'examen et l'ajustement des principaux objectifs de rendement organisationnels à la lumière des ressources disponibles et s'assurera que les objectifs révisés sont communiqués à grande échelle aux intervenants et facilement accessibles pour le public. • À la mise en œuvre de pratiques rigoureuses pour la gestion de projet afin de s'assurer que les enquêtes et les principaux projets sont terminés d'une manière efficace, efficiente et rapide. • À la mise en œuvre d'une bonne gestion du rendement des employés pour assurer une distribution équilibrée de la charge de travail et la contribution entière de tous les employés à la réalisation du mandat du BST. Le Comité exécutif (CE) surveillera les progrès par	• Enquêtes d'événements aéronautiques • Enquêtes d'événements maritimes • Enquêtes d'événements ferroviaires • Enquêtes d'événements de pipeline

	rapport aux objectifs de rendement et à la charge de travail générale trimestriellement. Le CE contrôlera régulièrement les ressources et effectuera des réaffectations trimestrielles.	

Doutes sur notre crédibilité

Risque	Stratégie d'atténuation du risque	Lien à l'architecture d'alignement des programmes
Le BST a toujours travaillé discrètement en arrière-plan en prenant le temps nécessaire pour mener des enquêtes approfondies et communiquer les résultats de ses rapports d'enquête définitifs une fois les analyses terminées. Les attentes ont toutefois beaucoup changé et le public ne veut plus attendre jusqu'à ce que le BST termine ses enquêtes. Le public et les médias veulent obtenir des renseignements factuels sur ce qui s'est passé dans les heures/jours après la survenue d'un événement, et ils s'attendent à ce que nous leur fournissions des rapports d'étape sur ce que nous découvrons durant une enquête. Les intervenants clés veulent obtenir des renseignements en temps opportun pour les utiliser dans leurs programmes liés aux systèmes de gestion de la sécurité. Les plaideurs veulent obtenir les renseignements en temps voulu afin d'intenter des poursuites dès que possible. Le BST doit, par conséquent, adapter ses processus opérationnels et partager l'information plus ouvertement pendant ses enquêtes. Si cela n'est pas fait, le BST et ses processus opérationnels pourraient être exposés à des contestations, fondées sur le manque de transparence et le partage limité de l'information, lacunes susceptibles d'entacher la réputation et la crédibilité du BST. Il existe une probabilité moyenne qu'il y ait des répercussions modérées sur l'efficacité et la crédibilité des opérations du BST si la	Le BST : • Examinera et actualisera la méthodologie d'enquête, les processus opérationnels clés, le Manuel d'enquête ainsi que la formation de base à l'intention des enquêteurs. • Étudiera la faisabilité de modifier la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur des accidents de transports et de la sécurité des transports* de façon à permettre l'utilisation d'enregistrements de bord par les exploitants dans le cadre de leurs programmes de systèmes de gestion de la sécurité. • Continuera d'élargir le type et le volume de renseignements diffusés publiquement durant les enquêtes actives. • Élargira la publication proactive des données sur le site Web du BST. Le Comité exécutif du BST fera un suivi de ce risque deux fois par année.	• Enquêtes d'événements aéronautiques • Enquêtes d'événements maritimes • Enquêtes d'événements ferroviaires • Enquêtes d'événements de pipeline

loi, les processus opérationnels et les méthodologies du BST ne sont pas protégés adéquatement contre les divers types de difficultés.		

Maintien en poste d'un effectif bien informé

Risque	Stratégie d'atténuation du risque	Lien à l'architecture d'alignement des programmes
Le succès du BST dépend de l'expertise, du professionnalisme et des compétences de ses employés. Un grand nombre de postes clés au sein du BST sont « uniques », c'est-à-dire qu'il n'y a qu'une personne responsable d'une tâche particulière et une possibilité limitée de remplacer cette personne. Qui plus est, certains de ces postes clés demandent de solides compétences administratives et techniques. Par conséquent, un processus inefficace de recrutement, de perfectionnement ou de maintien en poste de l'effectif du BST pourrait poser un risque considérable. Il existe une probabilité moyenne à faible que le BST ne soit pas en mesure de maintenir en poste un effectif bien informé, ce qui pourrait se traduire par des répercussions négatives modérées sur la réputation du BST ou sa capacité de remplir son mandat.	Dans le but d'atténuer ce risque, le BST accroîtra ses efforts visant à conserver son savoir et son expertise technique par un recrutement, une formation et un perfectionnement efficaces. Le comité exécutif du BST surveillera le roulement du personnel, la formation et d'autres statistiques sur les ressources humaines afin de cerner tout problème qui pourrait survenir en milieu de travail et de prendre des mesures correctrices au besoin.	▸ Enquêtes d'événements aéronautiques ▸ Enquêtes d'événements maritimes ▸ Enquêtes d'événements ferroviaires ▸ Enquêtes d'événements de pipeline

Gestion efficace de l'information

Risque	Stratégie d'atténuation du risque	Lien à l'architecture d'alignement des programmes
La sauvegarde, la conservation et la récupération inefficaces de l'information constituent un risque pour l'accomplissement du mandat du BST. Les activités du BST sont fondamentalement liées à la collecte, à la conservation, à la gestion et à l'analyse de l'information sur les événements. Par conséquent, le BST doit s'assurer que l'information est complète, exacte, conservée adéquatement et facilement accessible	Le Bureau doit continuer d'améliorer les processus, outils et technologies qui soutiennent la gestion de ses ressources documentaires afin d'atténuer le risque de perte de l'information essentielle et des connaissances de l'organisme. Le BST augmentera notamment sa surveillance des pratiques de	▸ Enquêtes d'événements aéronautiques ▸ Enquêtes d'événements maritimes ▸ Enquêtes d'événements ferroviaires ▸ Enquêtes d'événements de pipeline

par les employés lorsqu'ils en ont besoin. Il existe une probabilité moyenne à faible que des lacunes dans la sauvegarde, la conservation et la récupération de l'information aient des répercussions négatives modérées sur la capacité du BST à remplir son mandat à temps et d'une manière efficace.	gestion de l'information en ce qui a trait à la classification, à l'entreposage et à la conservation de l'information sur les événements dans le but d'assurer une pratique cohérente. Le Comité exécutif du BST analysera les résultats ministériels annuels obtenus avec l'Instrument de responsabilité en tenue de documents du Secrétariat du Conseil du Trésor en vue de suivre les progrès accomplis.	

Bien-être des employés

Risque	Stratégie d'atténuation du risque	Lien à l'architecture d'alignement des programmes
En raison de la nature du travail effectué par le BST, les employés peuvent subir un stress ou des traumatismes émotionnels dans leur milieu de travail. Les enquêteurs du BST visitent régulièrement des lieux d'accident où des gens se sont blessés ou sont morts, et sont régulièrement en contact direct avec des survivants et des membres de familles de victimes désemparés. Les résultats du Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux (SAFF) 2014 ont mis en évidence plusieurs situations où l'on pourrait améliorer le milieu de travail. Malgré les efforts déployés dans les quelques dernières années, certains risques en matière de santé et de sécurité au travail (SST) demeurent. Il existe une probabilité moyenne à faible que les difficultés constantes liées à la charge de travail, au milieu de travail et aux lacunes du programme de SST aient des répercussions modérées sur le bien-être des employés du BST.	Le BST a actualisé et mis en place tous les principaux éléments du programme de SST, et fourni une formation sur la gestion du stress lié à un incident critique à tous les employés. Le BST a élaboré un plan d'action relatif au SAFF afin de traiter la question des améliorations du milieu de travail. Le Comité exécutif suivra les indicateurs de bien-être des employés par l'intermédiaire des mises à jour semi-annuelles effectuées par les Ressources humaines et le Comité national d'orientation en matière de santé et de sécurité. Les mesures correctrices seront hiérarchisées et exécutées.	▸ Enquêtes d'événements aéronautiques ▸ Enquêtes d'événements maritimes ▸ Enquêtes d'événements ferroviaires ▸ Enquêtes d'événements de pipeline

Dépenses prévues

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2016-2017	Dépenses prévues 2016-2017	Dépenses prévues 2017-2018	Dépenses prévues 2018-2019
29 788 652	30 680 815	30 180 815	30 180 815

Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP])

2016-2017	2017-2018	2018-2019
220	220	220

Sommaire de la planification budgétaire pour les résultats stratégiques et les programmes (en dollars)

Résultats stratégiques, programmes et Services internes	Dépenses 2013-2014	Dépenses 2014-2015	Dépenses projetées 2015-2016	Budget principal des dépenses 2016-2017	Dépenses prévues 2016-2017	Dépenses prévues 2017-2018	Dépenses prévues 2018-2019
Résultat stratégique : Les enquêtes indépendantes sur les événements de transport contribuent à rendre le réseau des transports plus sécuritaire.							
Enquêtes d'évènements aéronautiques	14 671 477	14 990 356	13 692 536	12 831 845	13 216 156	13 000 774	13 000 774
Enquêtes d'évènements maritimes	5 457 349	4 934 356	5 250 934	5 089 370	5 241 795	5 156 371	5 156 371
Enquêtes d'évènements ferroviaires	6 883 816	6 146 776	5 934 651	5 868 756	6 044 524	5 946 017	5 946 017
Enquêtes d'évènements de pipeline	353 442	283 717	309 515	277 784	286 104	281 441	281 441
Total partiel	**27 366 084**	**26 355 205**	**25 187 636**	**24 067 755**	**24 788 579**	**24 384 603**	**24 384 603**
Services internes – Total partiel	**5 937 110**	**5 864 126**	**5 879 520**	**5 720 897**	**5 892 236**	**5 796 212**	**5 796 212**
Total	**33 303 194**	**32 219 331**	**31 067 156**	**29 788 652**	**30 680 815**	**30 180 815**	**30 180 815**

Les dépenses 2013-2014 et 2014-2015 présentées plus haut sont les résultats réels figurant dans les Comptes publics du Canada. Les dépenses du BST pour ces deux périodes ont été plus élevées que la normale. En 2013-2014, la hausse des dépenses a été surtout attribuable à la somme supplémentaire de 1,1 million de dollars consacrée à l'enquête sur l'accident ferroviaire de Lac-Mégantic survenu en juillet 2013. Dans le cas de la période 2014-2015, le phénomène est surtout dû à deux facteurs : un montant de 0,7 million de dollars pour mettre en œuvre le paiement des arriérés de salaire par le gouvernement du Canada, sans effet sur les salariés à la date d'exécution, et une somme de 0,4 million de dollars pour les paiements attribuables à la liquidation des indemnités de départ accumulées, conformément aux modifications apportées aux conventions collectives.

On prévoit que les dépenses prévues pour 2015-2016 et au-delà demeurent conformes aux chiffres d'avant 2013-2014; mais un accident de transport important, une série d'événements de portée plus réduite, ou des réductions budgétaires pourraient influer considérablement sur les dépenses prévues.

Les prévisions budgétaires pour 2015-2016 incluent les crédits reçus jusqu'ici par l'intermédiaire du Budget principal des dépenses, plus les montants réels et estimés liés aux articles admissibles au chapitre de la rémunération, les recettes disponibles et les rajustements à la rémunération pour les indemnités provisoires. Un gel budgétaire était en vigueur à l'échelle du gouvernement pour les exercices 2014-2015 et 2015-2016, et le BST doit absorber toute hausse salariale une fois finalisées les conventions collectives pour ces périodes. Le BST a par conséquent réservé 0,5 million de dollars de report de crédits pour cette dépense prévue.

Les montants pour 2016-2017 et les montants continus comprennent les montants anticipés du Budget principal des dépenses, plus les recettes disponibles et les rajustements à la rémunération pour les indemnités provisoires. Le montant prévu pour 2016-2017 inclut également le report anticipé de 2015-2016 s'élevant à 0,5 million de dollars.

Harmonisation des dépenses avec le cadre pangouvernemental

Harmonisation des dépenses prévues pour 2016-2017 avec le cadre pangouvernemental[vi] (en dollars)

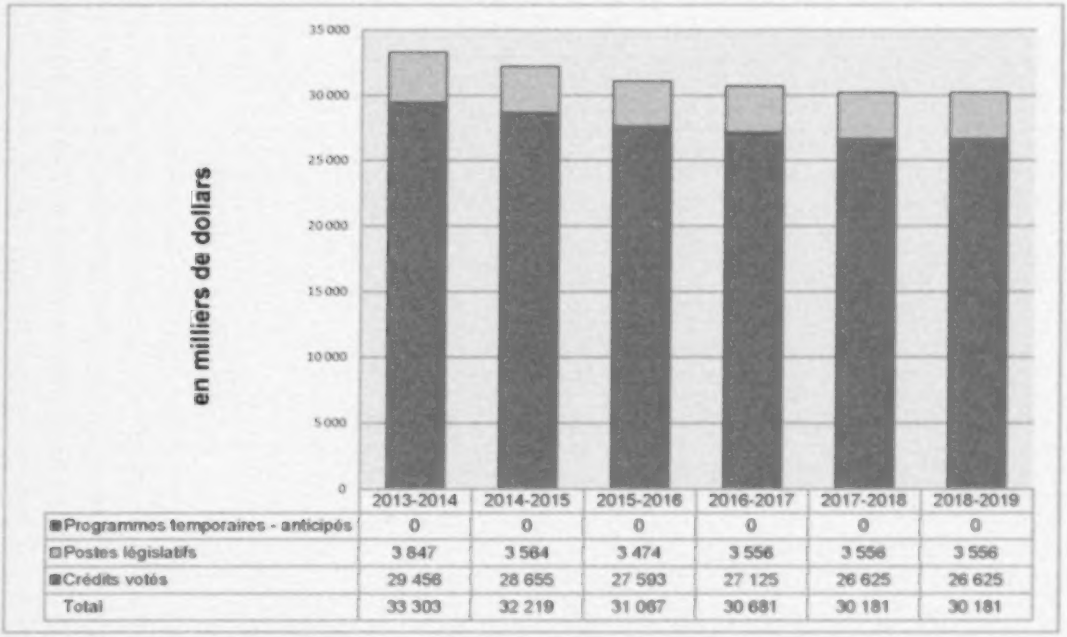
Résultat stratégique	Programme	Secteur de dépenses	Résultat du gouvernement du Canada	Dépenses prévues 2016-2017
Les enquêtes indépendantes sur les événements de transport contribuent à rendre	1.1 Enquêtes d'événements aéronautiques	Affaires sociales	Un Canada sécuritaire et sécurisé	13 216 156

le réseau des transports plus sécuritaire				
	1.2 Enquêtes d'événements maritimes	Affaires sociales	Un Canada sécuritaire et sécurisé	5 241 795
	1.3 Enquêtes d'événements ferroviaires	Affaires sociales	Un Canada sécuritaire et sécurisé	6 044 524
	1.4 Enquêtes d'événements de pipeline	Affaires sociales	Un Canada sécuritaire et sécurisé	286 104

Total des dépenses par secteur de dépenses (en dollars)

Secteur de dépenses	Total des dépenses prévues
Affaires sociales	24 788 579

Tendances relatives aux dépenses du ministère



	2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019
Programmes temporaires - anticipés	0	0	0	0	0	0
Postes législatifs	3 847	3 564	3 474	3 556	3 556	3 556
Crédits votés	29 456	28 655	27 593	27 125	26 625	26 625
Total	33 303	32 219	31 067	30 681	30 181	30 181

[1] Les coûts des services reçus gratuitement ne figurent pas dans les dépenses totales.

Dépenses par crédit voté

Pour obtenir des renseignements au sujet des crédits du BST, veuillez consulter le Budget principal des dépenses 2016-2017[vii].

Section II : Analyse des programmes par résultat stratégique

Résultat stratégique : Les enquêtes indépendantes sur les événements de transport contribuent à rendre le réseau des transports plus sécuritaire

Programmes

Comme indiqué dans le Budget principal des dépenses de 2016-2017, le BST comporte les quatre principaux programmes suivants :

- Enquêtes d'événements aéronautiques
- Enquêtes d'événements maritimes
- Enquêtes d'événements ferroviaires
- Enquêtes d'événements de pipeline

Programme 1.1 : Enquêtes d'événements aéronautiques

Description

Le programme d'Enquêtes d'événements aéronautiques est régi par la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, le *Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports*, et l'annexe 13 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*. Dans le cadre de ce programme, le BST effectue des enquêtes indépendantes sur des événements de transport aéronautique choisis qui se produisent au Canada et dans l'espace aérien canadien, et dans certaines circonstances à l'étranger, afin de déterminer les causes et les facteurs contributifs. Ce programme comprend la diffusion de rapports d'enquête, la formulation et le suivi de recommandations et autres communications de sécurité, aussi bien que la réalisation des activités de sensibilisation afin de promouvoir des changements aux pratiques d'exploitation, au matériel employé, à l'infrastructure, et à la législation afin d'améliorer la sécurité des transports. Le programme d'Enquêtes d'événements aéronautiques comprend également l'exécution de certaines obligations du gouvernement du Canada en lien avec la sécurité des transports conformément aux conventions de l'Organisation de l'aviation civile internationale et autres accords internationaux.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2016-2017	Dépenses prévues 2016-2017	Dépenses prévues 2017-2018	Dépenses prévues 2018-2019
12 831 845	13 216 156	13 000 774	13 000 774

Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP])

2016-2017	2017-2018	2018-2019
89	89	89

Mesure du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
Les enquêtes d'événements aéronautiques sont efficaces	Nombre moyen de jours pour terminer les rapports d'enquête	450 jours	31 mars 2018
	Pourcentage des enquêtes terminées dans le délai cible publié	65 %	31 mars 2018
Les lacunes en matière de sécurité dans l'industrie aéronautique sont traitées	Pourcentage de réponses aux recommandations qui ont reçu la cote « Attention entièrement satisfaisante » (depuis la création du BST)	65 %	31 mars 2017
	Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises	60 %	31 mars 2017
	Temps moyen que les recommandations restent en suspens (recommandations actives et en veilleuse)	7 ans	31 mars 2018
Le réseau de transport aéronautique est plus sécuritaire	Taux d'accidents aéronautiques (sur une période de dix ans)	Continuer la tendance à la baisse dans le taux d'accidents	31 mars 2017
	Nombre d'accidents	Diminution du nombre de	31 mars 2017

	aéronautiques mortels (sur une période de dix ans)	décès	

Faits saillants de la planification

En 2016-2017, le BST continuera de faire face à des défis importants sur le plan de l'atteinte des objectifs de rendement en ce qui a trait à l'achèvement des rapports d'enquête dans les délais prescrits en vertu du Programme des enquêtes aéronautiques. Au cours de la dernière année, on a procédé à une analyse du processus d'enquête et établi un plan de travail visant à renforcer l'efficacité et la rapidité d'exécution de ce processus. Certains changements ont été introduits en 2015-2016, mais d'autres modifications sont nécessaires. Une méthodologie officielle de gestion des projets et des mesures renforcées de suivi de la progression des enquêtes seront appliquées en 2016-2017. On continuera d'investir dans la formation à l'intention des employés. Certains progrès mesurables pour ce qui est de l'atteinte des objectifs en matière de rapidité d'exécution des rapports devraient être obtenus en 2016-2017 pendant que divers changements seront mis en place, mais il est peu vraisemblable que le BST satisfasse entièrement ces objectifs d'ici le 31 mars 2018.

Peu de progrès ont été enregistrés quant au *pourcentage de réponses aux recommandations évaluées comme entièrement satisfaisantes*. L'évolution est très lente en raison de la nature systémique et de la complexité de certaines des questions à traiter, de la complexité du processus réglementaire, de la nécessité d'harmoniser les normes avec celles des autres pays, ainsi que du manque d'adhésion de la part des organismes de réglementation et des intervenants de l'industrie. La Direction des enquêtes (Air) a récemment renouvelé ses efforts et collabore avec Transports Canada au triage des recommandations en suspens et à la définition des solutions potentielles aux manquements sous-jacents à la sécurité. Le BST renouvellera et soutiendra ses efforts de sensibilisation en 2016-2017 en vue de tenter de convaincre les intervenants de l'industrie de prendre les mesures voulues pour atténuer ces risques en matière de sécurité. Par ailleurs, le BST lancera la deuxième phase d'une enquête approfondie sur les questions de sécurité se rapportant aux risques qui persistent dans les activités des taxis aériens partout au Canada.

Un certain nombre d'objectifs de rendement ont été revus et ajustés en fonction d'attentes plus réalistes au vu des défis à relever et des délais nécessaires pour terminer des enquêtes en cours depuis plusieurs années.

Presque 50 % du personnel chargé des enquêtes d'événements aéronautiques sera admissible à la retraite d'ici les cinq prochaines années. Au cours des quelques prochaines années, on accordera une attention particulière aux plans de relève, à la donation promotive, aux investissements dans la formation et au transfert de connaissances afin de veiller à ce que le BST maintienne une capacité adéquate à remplir son mandat relativement à la sécurité aéronautique.

Programme 1.2: Enquêtes d'événements maritimes

Description

Le programme d'Enquêtes d'événements maritimes est régi par la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, le Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports et le Code sur la conduite des enquêtes sur les accidents de l'Organisation maritime internationale. Dans le cadre de ce programme, le BST effectue des enquêtes indépendantes sur des événements de transport maritime choisis qui se produisent au Canada, et dans certaines circonstances à l'étranger, afin de déterminer les causes et les facteurs contributifs. Ce programme comprend la diffusion de rapports d'enquête, la formulation et le suivi de recommandations et autres communications de sécurité, ainsi bien que la réalisation des activités de sensibilisation afin de promouvoir des changements aux pratiques d'exploitation, au matériel employé, à l'infrastructure, et à la législation afin d'améliorer la sécurité des transports. Le programme d'Enquêtes d'événements maritimes comprend également l'exécution de certaines obligations du gouvernement du Canada en lien avec la sécurité des transports conformément aux conventions de l'Organisation maritime internationale et autres accords internationaux.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2016-2017	Dépenses prévues 2016-2017	Dépenses prévues 2017-2018	Dépenses prévues 2018-2019
9 089 970	9 241 798	9 198 971	9 198 971

Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP])

2016-2017	2017-2018	2018-2019
97	97	97

Mesure du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
Les enquêtes d'événements maritimes sont efficaces	Nombre moyen de jours pour terminer les rapports d'enquête	450 jours	31 mars 2017
	Pourcentage des enquêtes terminées dans le délai cible publié	80 %	31 mars 2017
Les lacunes en matière de sécurité dans l'industrie maritime sont traitées	Pourcentage de réponses aux recommandations qui ont reçu la cote « Mention entièrement satisfaisante » (depuis la création du BST)	85 %	31 mars 2017
	Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises	80 %	31 mars 2017
	Temps moyen que les recommandations restent en suspens (recommandations actives et en attente)	7 ans	31 mars 2018
Le réseau de transport maritime est plus sécuritaire	Taux d'accidents maritimes (sur une période de dix ans)	Diminution dans le taux d'accidents	31 mars 2017
	Nombre d'accidents maritimes mortels (sur une période de dix ans)	Diminution du nombre de décès	31 mars 2017

Profil modifiable de la planification

Pour 2016-2017, le Programme des enquêtes d'événements maritimes continue d'être en position favorable pour atteindre les résultats escomptés et les objectifs convenus en raison surtout de son personnel hautement qualifié, de la gestion efficace des projets et du suivi régulier assuré avec les intervenants.

L'objectif concernant le *pourcentage de réponses aux recommandations évaluées comme entièrement satisfaisantes* a été augmenté pour passer à 85 % en 2016-2017, dans l'attente que le nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* de Transports Canada permette de traiter un certain nombre de recommandations du BST en suspens. La finalisation de ce règlement a toutefois encore été reportée à une date indéterminée. Pour 2016-2017, l'objectif demeurera le même et le BST renouvellera ses efforts en vue d'inciter la prise de mesures dans

ce dossier clé. L'objectif lié au *pourcentage des enquêtes terminées dans le délai cible publié* est passé de 75 % à 85 %. Tous les autres objectifs demeurent les mêmes qu'en 2015-2016.

Le principal défi à relever par le Programme demeure le recrutement et le maintien en poste du personnel qualifié. Comme cela prend quelques années de service au sein de BST pour acquérir les compétences nécessaires pour devenir un bon enquêteur, la Direction des enquêtes maritimes prend les mesures voulues en matière de dotation proactive et de formation pour réduire au minimum l'incidence du roulement des employés, afin de conserver un haut niveau de rendement.

Programme 1.3: Enquêtes d'événements ferroviaires

Description

Le programme d'Enquêtes d'événements ferroviaires est régi par la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* et le *Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports*. Dans le cadre de ce programme, le BST effectue des enquêtes indépendantes sur des événements de transport ferroviaire choisis sur le territoire canadien afin de déterminer les causes et les facteurs contributifs. Ce programme comprend la diffusion de rapports d'enquête, la formulation et le suivi de recommandations et autres communications de sécurité, aussi bien que la réalisation des activités de sensibilisation afin de promouvoir des changements aux pratiques d'exploitation, au matériel employé, à l'infrastructure, et à la législation afin d'améliorer la sécurité des transports. Le programme d'Enquêtes d'événements ferroviaires inclus également la prestation d'aide aux provinces, sur demande, afin de mener des enquêtes sur des événements de chemins de fer de ligne courte de compétence provinciale.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2016-2017	Dépenses prévues 2016-2017	Dépenses prévues 2017-2018	Dépenses prévues 2018-2019
5 868 758	6 044 524	5 948 017	5 948 017

Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP])

2016–2017	2017–2018	2018–2019
40	40	40

Mesure du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
Les enquêtes d'événements ferroviaires sont efficaces	Nombre moyen de jours pour terminer les rapports d'enquête	450 jours	31 mars 2017
	Pourcentage des enquêtes terminées dans le délai cible publié	75 %	31 mars 2018
Les lacunes en matière de sécurité dans l'industrie ferroviaire sont traitées	Pourcentage de réponses aux recommandations qui ont reçu la cote « Attention entièrement satisfaisante » (depuis la création du BST)	89 %	31 mars 2017
	Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises	75 %	31 mars 2017
	Temps moyen que les recommandations restent en suspens (recommandations actives et en veilleuse)	7 ans	31 mars 2018
Le réseau de transport ferroviaire est plus sécuritaire	Taux d'accidents ferroviaires (sur une période de dix ans)	Continuer la tendance à la baisse dans le taux d'accidents	31 mars 2017
	Nombre d'accidents ferroviaires mortels (sur une période de dix ans)	Diminution du nombre de décès	31 mars 2017

Faits saillants de la planification

Au cours des dernières années, le BST a fait face à des défis sur le plan de l'atteinte des objectifs de rendement dans le cadre du Programme des enquêtes d'événements ferroviaires en raison du niveau considérable des efforts consacrés à l'enquête de Lac-Mégantic et de la hausse de la charge de travail associée à l'accroissement de la sensibilisation à la sécurité dans le transport ferroviaire et aux plus fortes attentes du public suite à cet accident. À mesure que la situation

revient progressivement à la normale, le BST devrait être en mesure de rattraper le retard accumulé et d'améliorer son rendement en 2016-2017.

Suite aux diverses communications de sécurité du BST dans les deux dernières années, l'organisme de réglementation et l'industrie ferroviaire ont lancé un grand nombre des mesures de sécurité requises. Certaines questions demeurent toutefois non résolues. Le BST doit, par conséquent, continuer d'avoir recours à des arguments convaincants en vue d'inciter l'organisme de réglementation et l'industrie à prendre de nouvelles mesures en matière de sécurité.

En 2016-2017, le BST poursuivra également sa collaboration avec les principaux intervenants afin de mettre en place des enregistreurs audio et vidéo à bord des locomotives.

Le recrutement et la formation efficaces de nouveaux enquêteurs demeurent un défi pour le BST en 2016-2017. Le nombre de membres du personnel admissibles à la retraite dans les 24 mois étant important, la planification de la relève ainsi que la dotation proactive continueront donc d'être une priorité. On continuera de miser sur la formation des enquêteurs et le transfert de connaissances aux nouveaux enquêteurs.

Programme 1.4: Enquêtes d'événements de pipeline

Description

Le programme d'Enquêtes d'événements de pipeline est régi par la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* et le *Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports*. Dans le cadre de ce programme, le BST effectue des enquêtes indépendantes sur des événements de transport par pipeline choisis qui sont de compétence fédérale au Canada afin de déterminer les causes et les facteurs contributifs. Ce programme comprend la diffusion de rapports d'enquête, la formulation et le suivi de recommandations et autres communications de sécurité, aussi bien que la réalisation des activités de sensibilisation afin de promouvoir des changements aux pratiques d'exploitation, au matériel employé, à l'infrastructure, et à la législation afin d'améliorer la sécurité des transports.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2016-2017	Dépenses prévues 2016-2017	Dépenses prévues 2017-2018	Dépenses prévues 2018-2019
277 784	286 104	281 441	281 441

Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP])

2016–2017	2017–2018	2018–2019
3	3	3

Mesure du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
Les enquêtes d'événements de pipeline sont efficaces	Nombre moyen de jours pour terminer les rapports d'enquête	450 jours	31 mars 2018
	Pourcentage des enquêtes terminées dans le délai cible publié	100 %	31 mars 2018
Les lacunes en matière de sécurité dans l'industrie des pipelines sont traitées	Pourcentage de réponses aux recommandations qui ont reçu la cote « Attention entièrement satisfaisante » (depuis la création du BST)	100 %	Tous déjà atteints
	Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises	75 %	31 mars 2017
	Temps moyen que les recommandations restent en suspens (recommandations actives et en veilleuse)	Sans objet*	Sans objet*
Le réseau de transport par pipeline est plus sécuritaire	Taux d'accidents de pipeline (sur une période de dix ans)	Diminution dans le taux d'accidents	31 mars 2017
	Nombre d'accidents de pipeline mortels (sur une période de dix ans)	Aucun décès	31 mars 2017

* Il n'y a aucune recommandation en suspens.

Faits saillants de la planification

En 2015-2016, la mise en place du système de signalement sur le Web, en collaboration avec l'Office national de l'énergie, a constitué un premier pas vers l'évaluation et la redéfinition des processus et protocoles d'enquêtes de pipeline. Le BST continuera de revoir et d'ajuster, si

nécessaire, ses processus d'enquête pour garantir que ses enquêtes d'événements de pipeline sont menées selon une approche moderne et efficace.

Deux enquêtes de pipeline en suspens ont été achevées en 2015-2016, et aucune enquête n'est en cours. On mise surtout sur la formation des enquêteurs pour s'assurer que le BST est prêt à enquêter sur de nouveaux événements. Le Bureau est, par conséquent, en position favorable pour atteindre les résultats escomptés et les objectifs convenus en vertu du Programme des enquêtes d'événements de pipeline.

À ce moment-ci, il n'existe aucune recommandation active sur les pipelines. Elles ont toutes été évaluées comme étant entièrement satisfaisantes. Diverses activités de sensibilisation seront définies et mises en œuvre pour garantir un haut niveau de sensibilisation à la sécurité des pipelines.

Services internes

Description

Les services internes sont des groupes d'activités et de ressources connexes qui sont gérés de façon à répondre aux besoins des programmes et des autres obligations générales d'une organisation. Les services internes comprennent uniquement les activités et les ressources destinées à l'ensemble d'une organisation et non celles fournies à un programme particulier. Les groupes d'activité sont les suivants : services de gestion et de surveillance, services des communications, services juridiques, services de gestion des ressources humaines, services de gestion des finances, services de gestion de l'information, services des technologies de l'information, services de gestion des biens immobiliers, services de gestion du matériel et services de gestion des acquisitions.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2016-2017	Dépenses prévues 2016-2017	Dépenses prévues 2017-2018	Dépenses prévues 2018-2019
5 720 897	5 892 236	5 796 212	5 796 212

Ressources humaines (ETP)

2016-2017	2017-2018	2018-2019
51	51	51

Faits saillants de la planification

En 2016-2017, le Programme des services internes continuera d'appliquer des moyens plus efficaces d'exécuter les programmes et services à l'appui des quatre grands programmes d'enquête. L'une des principales priorités demeure le renforcement des capacités du Bureau en matière de gestion de l'information. Le Programme continuera de suivre les paramètres permettant d'évaluer si l'information est bien gérée et d'aider les employés par des formations et des orientations. Le BST collaborera avec Bibliothèque et Archives Canada à l'analyse et à la mise à jour de ses calendriers de conservation et d'élimination des dossiers ayant une valeur opérationnelle archivistique. Une priorité associée relative à la gestion de l'information pour 2016-2017 sera d'évaluer les possibilités d'accroître le volume d'information et de données diffusées par le Bureau dans le cadre de l'initiative pour un gouvernement ouvert. En vertu de cette initiative, le personnel des services internes examinera les données sur les événements et documentera les décisions concernant quelle information ne peut être rendue publique, et pourquoi.

Les autres priorités des services internes pour 2016-2017 sont les suivantes :

- Mettre en œuvre diverses initiatives en réponse aux résultats du Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux;
- Soutenir le recrutement et le perfectionnement des enquêteurs du BST dans un contexte de taux de roulement élevé en raison du départ à la retraite de plusieurs employés;
- Continuer de s'appuyer sur le cadre de gestion du rendement pour associer étroitement le rendement organisationnel, les objectifs et les évaluations du rendement individuel des employés, ainsi que l'apprentissage et le développement;
- Suivre les initiatives à l'échelle gouvernementale se rapportant aux services et systèmes internes et mettre en œuvre les changements en accord avec les échéanciers prescrits;
- Évaluer comment les outils et technologies disponibles peuvent aider à rendre plus efficaces les activités d'enquête, par exemple en élaborant et en mettant en place un outil de signalement des événements en ligne et en améliorant l'outil d'analyse de la sécurité.

Section III : Renseignements supplémentaires

État des résultats condensé prospectif

L'état des résultats condensé prospectif donne un aperçu général des opérations du Bureau de la sécurité des transports du Canada. Les prévisions des renseignements financiers concernant les dépenses et les recettes sont préparées selon la méthode de comptabilité d'exercice pour renforcer la responsabilisation et améliorer la transparence et la gestion financière.

Étant donné que l'état des résultats condensé prospectif est préparé selon la méthode de comptabilité d'exercice, et que les montants des dépenses projetées et des dépenses prévues présentées dans d'autres sections du rapport sur les plans et les priorités sont établis selon la méthode de comptabilité axée sur les dépenses, les montants peuvent différer.

Un état des résultats prospectif plus détaillé et des notes afférentes, notamment un rapprochement des coûts de fonctionnement nets et des autorisations demandées, se trouve sur le site Web du BST[viii].

État des résultats condensé prospectif
Pour l'exercice prenant fin le 31 mars 2016
(en dollars)

Information financière	Résultats attendus 2015-2016	Résultats prévus 2016-2017	Écart (résultats prévus en 2016-2017 moins résultats attendus en 2015-2016)
Total des charges	36 464 000	36 112 000	- 1,0 %
Total des revenus	35 000	35 000	-
Coût de fonctionnement net	36 429 000	36 077 000	- 1,0 %

Comme le montre le tableau ci-dessus, le BST prévoit un coût de fonctionnement net de 36 millions de dollars pour 2016-2017. Cette projection se fonde sur le financement demandé dans le Budget principal des dépenses 2016-2017, plus le financement inutilisé estimé qui devrait être reporté de l'exercice 2015-2016, ainsi que les rajustements à la rémunération pour les indemnités provisoires. Suivant la méthode de comptabilité d'exercice, le BST prévoit un écart de 1 % dans les dépenses liées au coût de fonctionnement net entre les exercices. La baisse des dépenses en 2016-2017 par rapport à 2015-2016 est surtout attribuable à la diminution anticipée du montant de financement inutilisé devant être reporté de l'exercice précédent.

Tableaux de renseignements supplémentaires

Les tableaux de renseignements supplémentaires du *Rapport sur les plans et les priorités 2016-2017* sont disponibles sur le site Web du BST[xx].

Section IV : Coordonnées de l'organisation

Pour obtenir de plus amples informations sur le Bureau de la sécurité des transports du Canada et ses activités, veuillez visiter le site Web du BST[3] ou communiquer avec nous à l'adresse :

Bureau de la sécurité des transports du Canada
Place du Centre
200, promenade du Portage, 4e étage
Gatineau (Québec) K1A 1K8

Courriel : communications@bst-tsb.gc.ca
Médias sociaux : social@bst-tsb.gc.ca
Sans frais : 1-800-387-0635
Télécopieur : 819-997-2239

Annexe : Définitions

architecture d'alignement des programmes : Répertoire structuré de tous les programmes d'un ministère ou organisme qui décrit les liens hiérarchiques entre les programmes et les liens aux résultats stratégiques auxquels ils contribuent.

cadre pangouvernemental : Schéma représentant la contribution financière des organisations fédérales qui dépendent de crédits parlementaires en harmonisant leurs programmes avec un ensemble de 16 secteurs de résultat pangouvernementaux de haut niveau regroupés sous 4 secteurs de dépenses.

cible : Niveau mesurable du rendement ou du succès qu'une organisation, un programme ou une initiative prévoit atteindre dans un délai précis. Une cible peut être quantitative ou qualitative.

crédit : Autorisation donnée par le Parlement d'effectuer des paiements sur le Trésor.

dépenses budgétaires : Les dépenses budgétaires comprennent les dépenses de fonctionnement et en capital; les paiements de transfert à d'autres ordres de gouvernement, à des organisations ou à des particuliers; et les paiements à des sociétés d'État.

dépenses législatives : Dépenses approuvées par le Parlement à la suite de l'adoption d'une loi autre qu'une loi de crédits. La loi précise les fins auxquelles peuvent servir les dépenses et les conditions dans lesquelles elles peuvent être effectuées.

dépenses non budgétaires : Recettes et décaissements nets au titre de prêts, de placements et d'avances, qui modifient la composition des actifs financiers du gouvernement du Canada.

dépenses prévues : En ce qui a trait aux rapports sur les plans et les priorités (RPP) et aux rapports ministériels sur le rendement (RMR), les dépenses prévues s'entendent des montants approuvés par le Conseil du Trésor au plus tard le 1er février. Elles peuvent donc comprendre des montants qui s'ajoutent aux dépenses prévues indiquées dans le budget principal des dépenses.

Un ministère est censé être au courant des autorisations qu'il a demandées et obtenues. La détermination des dépenses prévues relève du ministère, et ce dernier doit être en mesure de justifier les dépenses et les augmentations présentées dans son RPP et son RMR.

dépenses votées : Dépenses approuvées annuellement par le Parlement à la suite de l'adoption d'une loi de crédits. Le libellé du crédit régit les conditions dans lesquelles ces dépenses peuvent être effectuées.

équivalent temps plein : Mesure utilisée pour déterminer dans quelle mesure un employé représente une année-personne complète dans le budget ministériel. L'équivalent temps plein est calculé en fonction du coefficient des heures de travail assignées et des heures normales de travail. Les heures normales de travail sont établies dans les conventions collectives.

indicateur de rendement : Moyen qualitatif ou quantitatif de mesurer un extrant ou un résultat en vue de déterminer le rendement d'une organisation, d'un programme, d'une politique ou d'une initiative par rapport aux résultats attendus.

plan : Exposé des choix stratégiques qui montre comment une organisation entend réaliser ses priorités et obtenir les résultats connexes. De façon générale, un plan explique la logique qui sous-tend les stratégies retenues et tend à mettre l'accent sur des mesures qui se traduisent par des résultats attendus.

priorité : Plan ou projet qu'une organisation a choisi de cibler et dont elle rendra compte au cours de la période de planification. Il s'agit de ce qui importe le plus ou qui doit être fait en premier pour appuyer la réalisation de ou des résultats stratégiques souhaités.

production de rapports sur le rendement : Processus de communication d'information sur le rendement fondée sur des éléments probants. La production de rapports sur le rendement appuie la prise de décisions, la responsabilisation et la transparence.

programme : Groupe d'intrants constitué de ressources et d'activités connexes qui est géré pour répondre à des besoins précis et pour obtenir les résultats visés, et qui est traité comme une unité budgétaire.

programme temporisé : Programme ayant une durée fixe et dont le financement et l'autorisation politique ne sont pas permanents. Ce programme est aussi appelé programme à durée temporaire ou programme à élimination graduelle. Lorsqu'un tel programme arrive à échéance, une décision doit être prise quant à son maintien. Dans le cas d'un renouvellement, la décision précise la portée, le niveau de financement et la durée.

rapport ministériel sur le rendement : Rapport traitant des réalisations concrètes d'une organisation qui dépend de crédits parlementaires au regard des plans, des priorités et des résultats attendus exposés dans le rapport sur les plans et les priorités correspondant. Ce rapport est déposé au Parlement à l'automne.

rapport sur les plans et les priorités : Rapport fournissant des renseignements au sujet des plans et du rendement prévu sur trois ans d'une organisation qui dépend de crédits parlementaires. Ces rapports sont déposés au Parlement chaque printemps.

rendement : Utilisation qu'une organisation a faite de ses ressources en vue d'obtenir ses résultats, mesure dans laquelle ces résultats se comparent à ceux que l'organisation souhaitait obtenir, et mesure dans laquelle les leçons apprises ont été cernées.

résultat : Conséquence externe attribuable en partie aux activités d'une organisation, d'une politique, d'un programme ou d'une initiative. Les résultats ne relèvent pas d'une organisation, d'une politique, d'un programme ou d'une initiative unique, mais ils s'inscrivent dans la sphère d'influence de l'organisation.

résultat stratégique : Avantage durable et à long terme pour les Canadiens qui est rattaché au mandat, à la vision et aux fonctions de base d'une organisation.

résultats du gouvernement du Canada : Ensemble de 16 objectifs de haut niveau établis pour l'ensemble du gouvernement et regroupés selon 4 secteurs de dépenses : affaires économiques, affaires sociales, affaires internationales et affaires gouvernementales.

Structure de la gestion, des ressources et des résultats : Cadre exhaustif comprenant l'inventaire des programmes, des ressources, des résultats, des indicateurs de rendement et de l'information de gouvernance d'une organisation. Les programmes et les résultats sont présentés d'après le lien hiérarchique qui les unit, et les résultats stratégiques auxquels ils contribuent. La Structure de la gestion, des ressources et des résultats découle de l'architecture d'alignement des programmes.

Notes de fin de document

i *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-23.4/index.html

ii **Bureau de la sécurité des transports du Canada**, http://www.tsb.gc.ca

iii **Bureau de la sécurité des transports du Canada**, http://www.tsb.gc.ca/fra/publications/index.asp

iv **Site web du Premier ministre du Canada**, http://pm.gc.ca/fra/lettres-de-mandat-des-ministres

v **Site web du Premier ministre du Canada**, http://pm.gc.ca/fra/lettres-de-mandat-des-ministres

vi **Cadre pangouvernemental**, http://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/wgf-ipp-fra.asp

vii **Budget principal des dépenses 2016-2017**, http://www.tbs-sct.gc.ca/hgw-cgf/finances/pgs-pdg/gepme-pdgbpd/index-fra.asp

viii **Bureau de la sécurité des transports du Canada**, http://www.bst.gc.ca/fra/publications/index.asp

ix **Bureau de la sécurité des transports du Canada**, http://www.bst.gc.ca/fra/publications/index.asp

x **Bureau de la sécurité des transports du Canada**, http://www.tsb.gc.ca/fra/index.asp